

**UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA *DEADFREIGHT* DALAM
KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK MENGHINDARI KLAIM
PADA PT. ARUTMIN**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**



Disusun Oleh:

IMADE YOGIAGASTYA

NIT.52155861K

**PROGRAM STUDI
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2019**

**UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA *DEADFREIGHT* DALAM
KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK MENGHINDARI KLAIM
PADA PT. ARUTMIN**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**



Disusun Oleh:

IMADE YOGIAGASTYA

NIT.52155861K

**PROGRAM STUDI
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

”UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA *DEADFREIGHT* DALAM KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK MENGHINDARI KLAIM PADA PT. ARUTMIN”




Disusun oleh:

IMADEYOGIAGASTYA
NIT. 52155861 K


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Juli 2019


Dosen Pembimbing Materi

ANDY WAHYU HERMANTO, S.T., M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001
Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan

FEBRIA SURJAMAN, M.T., M.Mar.E
Penata Muda Tk.1(III/b)
NIP: 19730208 1993 1 002

Mengetahui/Menyetujui,
Ketua Program Studi KALK


Dr. WINARNO, S.ST, M.H
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN


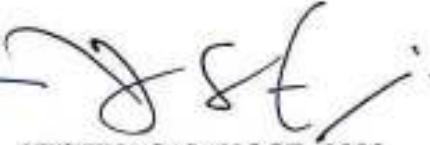
“UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA *DEADFREIGHT* DALAM KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK MENGHINDARI KLAIM PADA PT. ARUTMIN”

Disusun oleh:

IMADEYOGIAGASTYA
NIT. 52155861 K

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus

Dengan nilai..... Pada tanggal.....,2019

 Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<u>Dr. RIYANTO, SE., M.Pd</u> Pembina Tk. I (IV/b) NIP. 19600123 197903 2 001	<u>ANDY WAHYU HERMANTO, S.T., M.T.</u> Penata Tk. I (III/d) NIP. 19791212 200012 1 001	<u>YUSTINA SAPAN S.ST., M.M</u> Penata (III/c) NIP. 19771129 200502 2 001

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr.Capt.MASHUDIROFIK,M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

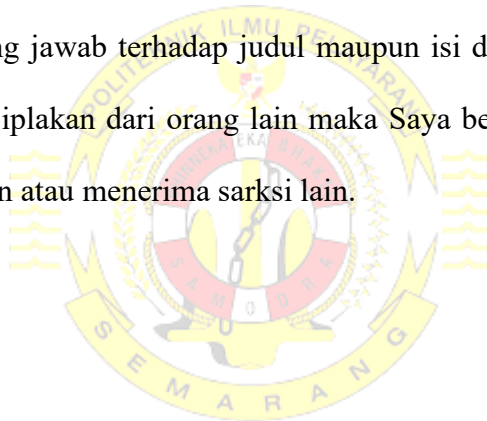
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : I MADE YOGI AGASTYA

NIT : 52155861 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA *DEADFREIGHT* DALAM KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK MENGHINDARI KLAIM PADA PT. ARUTMIN" adalah benar hasil karya Saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka Saya bersedia membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.



Semarang, 2019
Yang menyatakan,

I MADE YOGI AGASTYA

MOTTO

1. Kunci kesuksesan tergantung pada pintu yang kita lalui, dan yakin tiap manusia memiliki pintu nya masing-masing



HALAMAN PERSEMBAHAN

Tat Astu Svaha. Puji syukur kehadirat Ida Sang Hyang Widhi Wasa berkat astungkara waranugraha-Nya. Segenap penghargaan dan penghormatan, karya ini penulis persembahkan untuk :

1. Bapak dan Ibu saya tercinta I Gede Sukarja dan I Made Ratnawati. Terima kasih selalu menjadi penyemangat, penguat, pendukung dan segalanya untuk saya.
2. Kakak saya, Ni Putu Ratih Andari beserta anaknya I Made Raghawa.
3. Kekasih tercinta, Ni Made Dwi Antari yang selalu memberi dukungan walaupun jauh disana.
4. Keluarga besar PT. Indho Dharma Transport Cabang Banjarmasin dan PT. Arutmin.
5. Bapak Andy Wahyu Hermanto, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing materi.
6. Bapak Febria Surjaman, M.T. selaku dosen pembimbing materi.
7. Taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan LII.
8. Teman seperjuangan disaat susah tapi tidak saat senang, TD. Satrio Adi Wibowo dan TD. Syauqi Aziz.
9. Junior, rekan-rekan dan senior dari Kasta Bali.
10. Junior angkatan 53, Heryngga.
11. Seluruh keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Ida Sang Hyang Widhi Wasa atas segala astungkara waranugraha yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Upaya Meminimalisir Terjadinya *Deadfreight* Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Menghindari Klaim Pada PT. Arutmin”.

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV dan merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik. M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Bapak Dr. Winarno, S.S.T., M.H. selaku Ketua Program Studi KALK
3. Bapak Andy Wahyu Hermanto, S.T., M.T selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Febria Surjaman, M.T selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Seluruh staf, dosen dan karyawan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Ayah, ibu serta seluruh keluarga atas doa, nasehat, kasih sayang dan dukungan semangat dalam penulisan skripsi ini.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
ABSTRAKSI	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
E. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tujuan Pustaka	8
B. Kerangka Pikir Penelitian	22

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian	23
B. Jenis Penelitian	24
C. Jenis dan Sumber Data	26
D. Metode Pengumpulan Data	27
E. Teknik Analisa Data	31

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Objek Penelitian	34
B. Temuan dan Analisis Masalah	42
C. Pembahasan Masalah	50

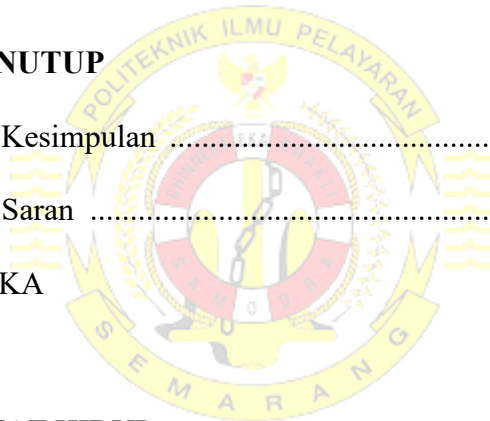
BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	63
B. Saran	64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ABSTRAK

I Made Yogi Agastya, 52155861, 2019 : “Upaya Meminimalisir Terjadinya *Deadfreight* Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Menghindari Klaim Pada PT. Arutmin”, Program Diploma IV, Skripsi Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Andy Wahyu Hermanto, M.T, Pembimbing II: Febria Surjaman, M.T.

PT. Arutmin merupakan salah satu perusahaan tambang batubara yang terdapat di Kalimantan Selatan. Perusahaan ini memiliki lahan tambang batubara yang sekaligus sebagai eksportir batubara ke beberapa negara. Penelitian pada PT. Arutmin antara lain untuk mengetahui tindakan apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin saat melakukan transshipment ekspor batubara sehingga sering terjadi *deadfreight*, kendala apa saja yang terjadi saat proses transshipment berlangsung dan upaya apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin untuk mengatasi *deadfreight*.

Dalam skripsi ini penulis menggunakan teori-teori yang berkaitan dengan kegiatan ekspor batubara yang menjelaskan tentang definisi dari *deadfreight*, ekspor, dan batubara. Penulis menggunakan metode kualitatif dan metode pengumpulan data adalah dengan cara wawancara, library research serta studi dokumentasi. Metode analisis data yang digunakan antara lain adalah reduksi data, penyajian serta pengolahan data dan menarik kesimpulan.

Proses kegiatan ekspor batubara yang dilakukan oleh PT. Arutmin di Taboneo Anchorage sering mengalami *deadfreight* sehingga terjadi klaim muatan terhadap perusahaan. Dalam masalah ini, perusahaan mengalami beberapa kendala antara lain kondisi armada tongkang yang tidak laik laut dan kondisi ombak di Taboneo Anchorage tidak stabil sehingga membuat banyak muatan yang terbuang. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan cara menyusun anggaran untuk keamanan muatan, mengadakan internal *training draft survey*, mengadakan pertemuan dengan kontraktor jetty, membuat *checklist* kelayakan armada yang digunakan, pembuatan SOP dan disosialisasikan ke penyedia armada serta mengadakan evaluasi kerja secara rutin. Dalam permasalahan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kendala-kendala dalam proses transshipment sangat erat kaitannya dengan faktor internal sehingga perlu adanya evaluasi kerja dan juga menjalin hubungan komunikasi yang baik antara pihak satu dengan pihak yang lainnya.

Kata kunci : Deadfreight, Ekspor, Klaim

ABSTRACT

I Made Yogi Agastya, 52155861, 2019: *"Effort to reduce the lack of cargo occurrence in coal export shipment to avoid a claim on PT. Arutmin", Diploma IV Program, Minithesis of Port and Shipping Department, Semarang Merchant Marine Politechnic, 1st Advisor : Andy Wahyu Hermanto, M.T, 2nd Advisor : Febria Surjaman, M.T.*

PT. Arutmin is one of the coal mining companies located in South Borneo. It has a coal mining area and is the coal exporter to several countries. The objectives of this study are to find out what actions lead Arutmin ltd to face deadfreight during the transshipment of coal exports, to find out any constraints occur during the transshipment process, and to find out what efforts Arutmin ltd. take to overcome dead-freight are.

In this research, the definition of dead-freight, shipment, export, and coal were elaborated referring to the theories of transshipment of coal export. The qualitative method was used in this study; meanwhile, observation, library research, and documentation were used as the data collection. The data analysis method used in this study were data reactions, data presentations, and drawing conclusions.

The processes of coal exports transshipment conducted by Arutmin ltd. in Taboneo Anchorage often experience dead-freight therefore, it leads to the claims of cargo towards the company. In this case, the company experiences several constraints that make a lot of cargo wasted, namely the condition of unsafe barge fleet to sail, unstable condition of wave in Taboneo. The efforts taken by the company to overcome these obstacles are by drafting a budget for cargo security, conducting an internal training draft survey, holding meetings with jetty contractors, making a fleet feasibility checklist, making SOP and socializing them to the fleet providers, and conducting regular job evaluations. It can be concluded that constraints in the transshipment process are closely related to internal factors therefore it needs to conduct a job evaluation and to establish good communication between one party to other parties.

Keywords: *Export, deadfreight, claim*

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Biaya <i>Deadfreight</i>	43
---	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktural Kepabeanaan di Indonesia	12
Gambar 2.2 Batubara <i>Antrasit</i>	14
Gambar 2.3 Batubara <i>Bituminous</i>	15
Gambar 2.4 Batubara <i>Sub-bituminous</i>	15
Gambar 2.5 Batubara <i>Lignit</i>	16
Gambar 2.6 Batubara Gambut	16
Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian	22
Gambar 4.1 Perusahaan PT. Arutmin	35
Gambar 4.2 Denah Lokasi Perusahaan	37
Gambar 4.3 Struktur Organisasi Perusahaan	38
Gambar 4.4 Diagram Biaya Tambahan <i>Deadfreight</i>	43
Gambar 4.5 Pencurian Muatan	52
Gambar 4.6 Kondisi Tongkang Berlubang	57
Gambar 4.7 Proses Pembacaan <i>Draft</i> Kapal	59
Gambar 4.8 <i>Meeting</i> Dengan Pihak Kontraktor\	61
Gambar 4.9 Internal <i>Training Draft Survey</i>	62

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Letter of Deadfreight</i> MV. Dharma Lautan Intan	67
Lampiran 2	<i>Stowage Plan</i> MV. Dharma Lautan Intan	68
Lampiran 3	<i>Cargo Declaration</i>	69
Lampiran 4	<i>Draft Survey</i>	70
Lampiran 5	<i>Barge Checklist Monitoring</i>	71
Lampiran 6	<i>Statement of Facts</i> MV. Dharma Lautan Intan	72
Lampiran 7	<i>Cargo Manifest</i> MV. Dharma Lautan Intan	75
Lampiran 8	<i>Shipping Order</i> MV. Dharma Lautan Intan	76
Lampiran 9	<i>Mate's Receipt</i> MV. Dharma Lautan Intan	77
Lampiran 10	Transkrip Wawancara	78
Lampiran 11	<i>Daily Barging Report</i>	80

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan ekonomi dari suatu bangsa sangat dipengaruhi oleh berbagai bidang, salah satunya adalah bidang perdagangan. Bidang perdagangan mencakup ekspor dan impor berbagai macam barang atau komoditas dengan jumlah yang besar. Sumber daya alam Indonesia memiliki potensi yang besar untuk bersaing di pasar Internasional. Berbagai jenis sumber daya alam Indonesia yang telah di ekspor ke beberapa negara di dunia, salah satunya adalah batubara.

Batubara memiliki peran yang sangat penting untuk pendapatan dalam negeri Indonesia karena komoditas ini menghasilkan sekitar 85 persen dari pendapatan sektor pertambangan. Batubara merupakan kekuatan dominan di dalam pembangkitan listrik. Paling sedikit 27 persen dari output energi total dunia dan lebih dari 39 persen seluruh listrik dihasilkan oleh pembangkit listrik tenaga batubara.. Batubara sebagai energi alternatif mempunyai nilai ekonomis yang cukup tinggi sehingga dapat menghentikan peran bahan bakar minyak (BBM) dalam kegiatan produksi untuk industri tersebut. Batubara merupakan komoditi ekspor yang cukup menjanjikan dan menguntungkan di masa sekarang. Hal ini karena batubara merupakan sumber daya alam alternatif yang tidak akan habis hingga setengah abad kedepan dan mulai dipergunakan dalam menunjang kebutuhan akan pentingnya sumber daya

listrik yang terus meningkat dari zaman ke zaman. Oleh karena itu dimasa sekarang banyak berdiri perusahaan yang bergerak di bidang pertambangan batubara, penampung batubara ataupun pengolahan batubara. Jasa angkutan laut mendominasi kegiatan ekspor batubara dengan berbagai alasan, di antaranya adalah selain lebih murah juga mampu mengangkut muatan yang lebih banyak, ketepatan waktu pada saat pengiriman dan faktor keamanan muatan lebih tinggi. Setiap jasa dimanapun selalu terkait erat dengan sarana dan prasarana yang digunakan, termasuk didalamnya sumber daya manusia sebagai pihak penyelenggara manajemen jasa. Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam suatu perusahaan. Oleh karena itu, sumber daya manusia harus dikelola dengan baik untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi organisasi, Sebagai salah satu fungsi dalam perusahaan yang dikenal dengan manajemen sumber daya manusia.

Salah satu industri batubara di Indonesia yaitu PT. Arutmin yang bergerak dalam bidang pertambangan batubara yang diantaranya adalah melayani ekspor ke beberapa negara. Batubara merupakan muatan yang termasuk dalam kategori curah, sehingga dalam penanganannya pun harus tepat supaya mendapatkan jumlah yang sesuai dengan permintaan (*stowage plan*) kapal. Dalam proses pemuatan batubara di perlukan perhitungan yang tepat, ketelitian, kecermatan dalam proses *transshipment* batubara. Karena cukup besar biaya yang di keluarkan oleh PT. Arutmin jika dalam melayani *transshipment* terjadi kesalahan perhitungan *supply* muatan, dalam hal ini khususnya jika muatan yang di kirimkan kurang dari *stowage plan* kapal atau

di sebut *deadfreight* (kekurangan muatan) Sehingga kapten kapal akan membuat *Letter of Protest* yang berisi tentang klaim muatan yang telah termuat di atas kapal kurang dari permintaan. *Letter of Protest* adalah suatu surat pernyataan yang di tujukan kepada *shipper* atau *suplier* karena pihak dari *shipper* atau *suplier* melaksanakan pemuatan kurang dari *stowage plan* yang di berikan oleh kapten kapal yang sebelumnya sudah disetujui oleh *shipper* atau *supplier*.

Taboneo Anchorage Banjarmasin merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang banyak di singgahi oleh kapal-kapal dari luar negeri yang melakukan kegiatan bongkar muat batubara untuk di ekspor. *Transshipment* ekspor batubara dari tongkang ke kapal besar dilaksanakan di muara Sungai Barito, hal ini dilakukan karena *draft* kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Dengan kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal menyebabkan kapal besar tidak dapat sandar di *jetty* untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Seluruh perusahaan pertambangan batubara di Banjarmasin Kalimantan Selatan memilih jasa transportasi laut dengan menggunakan tongkang untuk mengangkut batubara dari *jetty* menuju *Taboneo Anchorage* karena *draft* tongkang yang rendah mampu mengangkut batubara melalui alur sungai.

Dalam proses *transshipment* ekspor batubara yang dilaksanakan oleh PT. Arutmin di *Taboneo Anchorage* sering mengalami *deadfreight*. Hal ini terjadi karena beberapa faktor, salah satunya adalah armada tongkang yang sudah rusak, seperti *sideboard* tongkang keropos atau berlubang menyebabkan

muatan tumpah saat perjalanan dari *jetty* menuju *loading point*, pencurian muatan serta kondisi ombak di *Taboneo Anchorage* yang tidak stabil sehingga sulit untuk melakukan pembacaan *draft* kapal, sehingga sering menimbulkan kesalahan pembacaan *draft* kapal. Hal ini menimbulkan sering terjadinya *deadfreight* pada PT. Arutmin.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis mengambil judul penulisan skripsi
**“UPAYA MEMINIMALISIR TERJADINYA DEADFREIGHT
 DALAM KEGIATAN EKSPOR BATUBARA UNTUK
 MENGHINDARI KLAIM PADA PT. ARUTMIN”**

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan kegiatan ekspor batubara oleh PT. Arutmin?
2. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* ?
3. Upaya apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin untuk meminimalisir terjadinya *deadfreight* ?

C. Tujuan Penelitian

Secara umum penelitian ini dilakukan dengan tujuan :

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan kegiatan ekspor batubara oleh PT. Arutmin.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *deadfreight*.

3. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan oleh PT. Arutmin untuk meminimalisir terjadinya *deadfreight*.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan, dan pengetahuan bagi individu, seperti :

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah ilmu pengetahuan dan pengalaman dalam bidang *transshipment* ekspor batubara serta meningkatkan keterampilan untuk menghadapi dunia kerja yang sebenarnya
- b. Menambah pengetahuan civitas akademika tentang pelaksanaan *transshipment* ekspor batubara.
- c. Dapat menambah perbendaharaan buku di perpustakaan tentang *transshipment* ekspor batubara.
- d. Dapat digunakan sebagai *literature* dalam proses belajar mengajar serta dapat digunakan untuk pengembangan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan.

2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai bahan pertimbangan untuk mengurangi biaya yang dikeluarkan akibat klaim muatan pada *transshipment* ekspor batubara yang sering terjadi kekurangan muatan (*deadfreight*).

- b. Memberikan tambahan ilmu dan pengetahuan tentang *transshipment* ekspor batubara dan memperoleh informasi guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian yang lebih akurat.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan jalan penulisan dalam membahas permasalahan yang penulis amati, maka diperlukan sistematika dalam penulisannya. Susunan sistematika penulisannya sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Dalam bab ini menjelaskan mengenai masalah pokok yang akan di bahas dalam penelitian ini. Bab ini juga menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Landasan Teori

Berisi tentang tjiauan pustaka dan hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian juga menjelaskan dalam menganalisa data yang didapatkan dan kerangka pikir penelitian.

Bab III Metode Penelitian

Dalam bab ini berisikan tentang waktu dan tempat penelitian, metode yang digunakan, data yang diperlukan dan metode analisis data.

Bab IV Analisa Hasil Penelitian dan Pembahasan

Berisi tentang gambaran umum perusahaan, meliputi sejarah singkat perusahaan, lokasi perusahaan, struktur organisasi perusahaan, analisa hasil penelitian dan pembahasan masalah.

Bab V Penutup

Sebagai akhir dari penelitian ini, maka dalam bab ini akan disampaikan tentang kesimpulan dan juga saran yang dapat bermanfaat bagi pihak yang terkait sesuai dengan manfaat penelitian.

Daftar Pustaka

Lampiran-lampiran

Daftar Riwayat Hidup

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pusaka

Pembahasan mengenai hal upaya menekan *deadfreight shipment* ekspor batubara untuk menghindari terjadinya klaim muatan pada PT. Arutmin. Maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori serta pengertian dari istilah-istilah yang peneliti ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi. Beberapa teori dan istilah tersebut antara lain :

1. *Deadfreight* (Kekurangan Muatan)

Jika pengirim barang selaku pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan dan disetujui, maka dia dikenakan *deadfreight* yang wajib dia bayar kepada pengangkut (pemilik kapal), kecuali kalau ditentukan bahwa pengirim barang membayar penuh uang tambang sebesar yang disetujui sekalipun muatan tidak cukup sebagaimana yang dijanjikan.

Jika pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan, maka kapal akan mengalami rugi karena ruangan kapal tidak penuh dengan muatan (ruangan yang tidak terisi disebut *dead*). Atas kekurangan muatan tersebut, pencarter harus

membayar uang tambangnya yang disebut *dead-freight* (Radiks Purba, 2010:35)

Sedangkan menurut Kosasih dan Soewedo (2007:65) menyebutkan bahwa kalau penyewa kapal (*voyage charter*) tidak dapat memenuhi jumlah muatan sesuai yang dijanjikan, maka dikenakan *deadfreight*.

Deadfreight adalah uang yang harus dibayarkan oleh penyewa untuk pemilik kapal ketika ia tidak mampu menepati kuantitas barang yang dinyatakan. Setelah semua, kewajiban untuk membayar seluruh beban. Biaya pengiriman dari jumlah yang hilang dari barang - dengan kata lain ruang yang tersisa di atas kapal tersebut karena itu barang mati. Diakses dari internet (<http://www.logisticsglossary.com/term/dead-freight/> , 15 April 2017)

Dari pendapat beberapa ahli tersebut, penulis dapat menyimpulkan *deadfreight* adalah biaya yang harus dibayarkan dari penyewa kapal kepada pemilik kapal karena jumlah muatan termuat diatas kapal kurang dari jumlah yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. *Deadfreight* dibayarkan sesuai nilai kontrak muatan yang tidak dapat dipenuhi oleh penyewa kapal.

2. Pengiriman

Pengiriman adalah bagian penting dalam suatu rantai persediaan yang berfungsi untuk menyiapkan dan mengirimkan barang ke customer. Transportasi perhubungan dengan model transportasi apa yang dipakai

agar efektif dan efisien, baik dari sisi biaya maupun ketepatan waktu pengiriman (Yunarto, 2006:163)

Dalam saluran distribusi, dikenal ada tiga komponen utama yaitu *intermediary* (perantara), *agent* (agen) dan *facilitator* (fasilitator). *Intermediary* adalah pihak-pihak seperti grosir atau pedagang besar dan pengecer yang membeli barang, memilikinya dan menjual kembali barang tersebut. *Agent* adalah pihak-pihak seperti broker (pedagang perantara yang biasanya dibayar dengan imbalan komisi) dan sales agent (agent penjualan), broker dan sales agent akan mencari pembeli, bertindak di pihak penjual negosiasi dengan pembeli, tetapi tidak memiliki barang yang diperdagangkan itu. *Facilitator* adalah pihak ketiga yang tidak terlihat proses jual-beli dan tidak memiliki barang yang diperdagangkan, tugas fasilitator hanyalah untuk membantu dan kemudian dia dibayar atas bantuan yang diberikan.

3. Ekspor

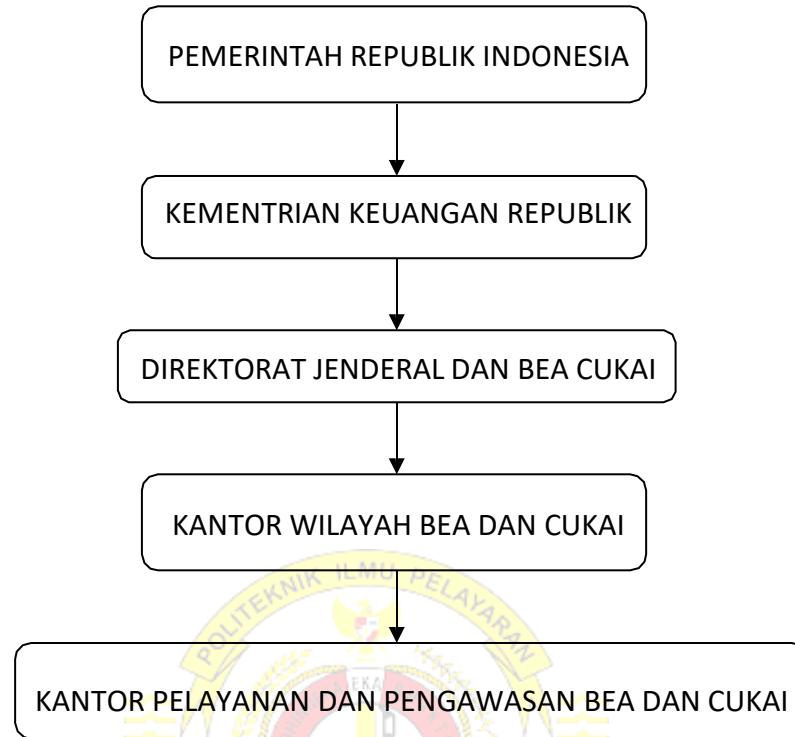
Merujuk pada UU no. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, secara sederhana dapat dijelaskan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Dari pengertian ini, dapat dijabarkan lagi mengenai barang ekspor dan daerah pabean. Daerah pabean adalah seluruh wilayah Negara Indonesia, mulai dari darat, laut dan udara serta daerah tertentu yang ditentukan dari Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku ketentuan Undang-Undang yang telah ditetapkan

(pasal 1 butir 2). Sedangkan untuk barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean.

Bedasarkan penjelasan tersebut maka barang dikatakan telah diekspor jika barang tersebut telah diangkut keluar melalui batas daerah pabean, tetapi dari segi pelayanan dan pengamanan tidak mungkin menempatkan pejabat bea dan cukai di sepanjang garis perbatasan untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan barang ekspor. Kemudian timbulah anggapan di dalam hukum (fiksi) yang menyatakan bahwa barang yang telah dimuat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor (pasal 2 ayat 2 UU Kepabeanan).

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut, yaitu setiap kendaraan darat, laut, atau udara yang digunakan untuk mengangkut barang ekspor. Sedangkan yang dimaksud dimuat, yaitu dimasukkannya barang ke dalam sarana pengangkut dan telah diajukan pemberitahuan pabean termasuk dipenuhinya bea keluar. Meskipun barang tersebut telah dimuat di sarana pengangkut yang akan berangkat ke daerah luar pabean, jika barang tersebut akan dibongkar di dalam daerah pabean dengan menyerahkan suatu pemberitahuan pabean maka barang tersebut tidak bisa dianggap sebagai barang ekspor (Andi Susilo 2013:21).

Secara struktural, kepabeanaan di Indonesia dapat diuraikan sebagai berikut.



Gambar 2.1 Struktural Kepabeanaan di Indonesia

4. Batubara

Batubara merupakan sisa tumbuhan dari jaman prasejarah yang berubah bentuk yang awalnya berakumulasi di rawa dan di tanah gambut. Pembentukan batubara dimulai sejak *Carboniferous Period* (periode pembentukan karbon atau batubara) dikenal sebagai zaman batubara pertama yang berlangsung antara 360 juta sampai 290 juta tahun yang lalu. Mutu dari setiap batubara ditentukan oleh suhu dan tekanan serta lamanya waktu pembentukan yang disebut sebagai “maturitas organik” (*World Coal Institute*, 2009:43)

Batubara merupakan suatu jenis mineral yang tersusun atas karbon, hidrogen, oksigen, nitrogen, sulfur, dan senyawa-senyawa mineral. Batubara digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk menghasilkan listrik. Pada pembakaran batubara, terutama pada batubara yang mengandung kadar sulfur yang tinggi, menghasilkan polutan udara, seperti sulfur dioksida, yang dapat menyebabkan terjadinya hujan asam. Karbon dioksida yang terbentuk pada saat pembakaran berdampak negatif pada lingkungan sekitarnya (Achmad.R, 2004:15-16).

Batubara adalah salah satu bahan bakar fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batubara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. Analisis unsur memberikan rumus formula empiris seperti $C_{137}H_{97}O_9NS$ untuk bituminous dan $C_{240}H_{90}O_4NS$ untuk antrasit (Sukandarrumidi, 2006:1-8)

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas, dan waktu, batu bara umumnya batubara dibagi dalam lima kelas yaitu : *antrasit*, *bituminous*, *sub-bituminous*, *lignit* dan *gambut*.

- a. *Antrasit* adalah kelas batubara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86% - 96% unsur karbon (C) dengan kadar air kurang dari 8% sehingga berwarna hitam mengkilap. Namun persediaannya masih sangat terbatas yaitu sebanyak 1% dari total penambangan batubara. Negara penghasil batubara ini antara lain adalah Cina, Rusia, Korea Utara, Vietnam, Inggris, Australia dan Amerika Serikat.



Gambar 2.2 Batubara Antrasit

- b. *Bituminous* mengandung 68% - 86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8% - 10% dari beratnya. Kelas batubara yang paling banyak ditambang di Indonesia, tersebar di pulau Sumatera dan Kalimantan.



Gambar 2.3 Batubara Bituminous

- c. *Sub-bituminous* adalah jenis batubara sedang diantara jenis *lignite* dan jenis *bituminous*. Secara fisik memiliki ciri-ciri berwarna coklat gelap cenderung hitam. Memiliki kandungan kelembapan yang lebih rendah dari jenis *lignite*.



Gambar 2.4 Batubara Sub-Bituminous

- d. *Lignit* atau batubara coklat adalah batubara yang sangat lunak yang mengandung air 35% - 75% dari beratnya.



Gambar 2.5 Batubara Coklat atau Lignit

- e. *Gambut*, berpori dan memiliki kadar air di atas 75% serta nilai kalori yang paling rendah.



Gambar 2.6 Batubara Gambut

Tingkat perubahan yang dialami batubara, dari gambut sampai menjadi antrasit disebut sebagai pengarangan, memiliki hubungan yang penting dan hubungan tersebut disebut sebagai tingkat mutu “batubara” antara lain :

- 1) Batubara dengan mutu yang rendah, seperti batubara muda dan sub-bitumen biasanya lebih lembut dengan materi yang rapuh dan berwarna suram seperti tanah. Batubara muda memilih

tingkat kelembaban yang tinggi dan kandungan karbon yang rendah, dengan demikian kandungan energinya rendah.

- 2) Batubara dengan mutu yang lebih tinggi umumnya lebih keras dan kuat dan seringkali berwarna hitam cemerlang seperti kaca. Batubara dengan mutu yang lebih tinggi memiliki kandungan karbon yang lebih banyak, tingkat kelembaban yang lebih rendah dan menghasilkan energi yang lebih banyak

- 3) Antrasit adalah batubara dengan mutu yang paling baik dan dengan demikian memiliki kandungan karbon dan energi yang lebih tinggi serta tingkat kelembaban yang lebih rendah. Dalam menentukan kualitas batubara perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain:

a) Heating Value atau Calorific Value (Nilai Kalori)

Banyaknya jumlah kalori yang dihasilkan oleh batubara tiap satuan berat dinyatakan dalam kkal/kg. Semakin tinggi HV, makin lambat jalannya batubara yang diumpankan sebagai bahan bakar setiap jamnya, sehingga kecepatan umpan batubara perlu diperhatikan agar panas yang ditimbulkan sesuai dengan kebutuhan.

b) Moisture Content (Kandungan Lengas)

Lengas batubara ditentukan oleh jumlah kandungan air yang terdapat dalam batubara. Kandungan air dalam batubara dapat berbentuk air internal (air senyawa atau

unsur) yaitu air yang terikat secara kimiawi. Jenis air ini sulit dihilangkan tetapi dikurangi dengan cara memperkecil ukuran butir batubara. Jenis air yang kedua adalah air eksternal, yaitu air yang menempel pada permukaan butir batubara.

c) *Ash Content* (Kandungan Abu)

Komposisi batubara bersifat heterogen, terdiri dari unsure organik dan senyawa anorganik yang merupakan hasil rombakan batuan di sekitarnya, bercampur selama proses transportasi, sedimentasi dan proses pembatubaraan. Abu hasil dari pembakaran ini yang dikenal sebagai *Ash content*.

d) *Sulfur Content* (Kandungan Sulfur atau Belerang)

Bel erang yang terdapat dalam batubara dibedakan menjadi dua yaitu dalam bentuk senyawa organik dan anorganik. Belerangnya dalam bentuk anorganik dapat dijumpai dalam bentuk pirit, markasit, atau dalam bentuk sulfat. Belerang organik terbentuk selama terjadinya proses coalification.

5. Klaim

Suatu pengangkutan barang melalui laut biasanya didasarkan suatu ikatan hukum yang berupa perjanjian, baik berupa *Bill of Lading* (B/L) maupun *Charter Party* (C/P). Dalam ikatan tersebut satu pihak

biasanya pemilik barang yang memerlukan jasa angkut laut. Sedangkan pihak lainnya adalah penjual atau penyedia jasa angkutan laut (pengangkut atau pemilik kapal). Dalam pelaksanaannya kadang-kadang timbul wanprestasi (salah satu pihak ingkar janji), dan salah satu jenis wanprestasi adalah kurang atau rusaknya barang muatan kapal yang diperjanjikan. Sebagaimana layaknya suatu ikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul. Upaya menuntut penggantian tersebut disebut sebagai klaim.

Dalam hukum klaim terdapat suatu “semboyan” (*maxim*) yang berbunyi *restitution in integrum* yang berarti bahwa seorang yang menderita kerugian berhak meminta atau menuntut kepada pihak yang mengakibatkan kerugian agar mengembalikannya pada keadaan sebelum kerugian itu terjadi.

Suatu klaim hanya akan menghasilkan penggantian (*recovery*) maksimal sebesar kerugian yang dideritanya. Tidak boleh dia mendapat keuntungan dari klaim. Oleh sebab itu perlu adanya pihak ketiga sebagai penengah (pengadilan negeri) dalam suatu masalah klaim. Pihak yang mengajukan klaim disebut *claimants* sedangkan pihak yang diklaim disebut *defendents*. Perkara klaim untuk ganti rugi tersebut bisa diselesaikan dalam sidang pada pengadilan. Apabila pihak *claimants* bisa membuktikan bahwa kerugian tersebut berdasarkan hukum yang berlaku menjadi tanggung jawab *defendents*

dan *defendants* gagal membuktikan sebaliknya, maka tergugat harus membayar ganti rugi. Diakses dari internet (<https://id.scribd.com/doc/74299052/Klaim-Muatan-Kapal>, 15 April 2017).

6. Metode Kualitatif

Metode kualitatif yaitu pengamatan, wawancara, atau proses dokumen. Metode kualitatif digunakan karena beberapa pertimbangan. Pertama, penyesuaian metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda. Kedua, metode ini menyajikan secara langsung hubungan antara peneliti dengan responden. Ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penjumlahan pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2009:09).

7. Metode Deskriptif

Menurut Moleong (2009:11) Metode deskriptif adalah metode penelitian untuk membuat gambaran mengenai situasi atau kejadian, sehingga metode ini berkehendak mengadakan akumulasi data dasar belaka. Metode deskriptif data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Hal ini disebabkan karena adanya penerapan metode kualitatif. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dengan demikian laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk member gambaran penyajian laporan

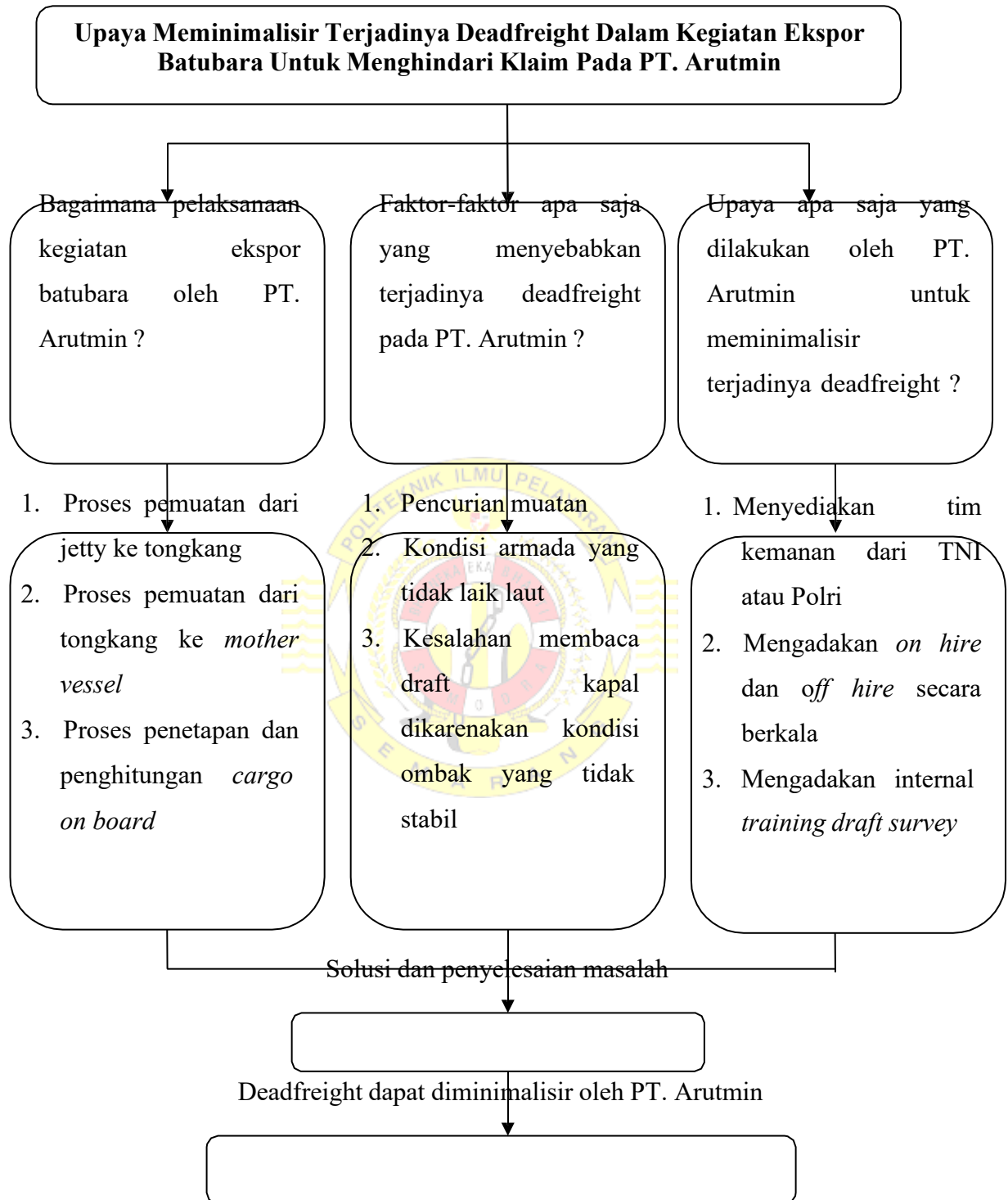
tersebut. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, dan dokumen pendukung lainnya.

8. Analisa data

Analisa data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian. Atau definisi lain dari analisis data yaitu kegiatan yang dilakukan untuk menubah data hasil dari penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan dalam mengambil kesimpulan.

Adapun tujuan dari analisis data ialah untuk mendeskripsikan data sehingga bisa di pahami, lalu untuk membuat kesimpulan atau menarik kesimpulan mengenai karakteristik populasi berdasarkan data yang didapatkan dari sampel, biasanya ini dibuat berdasarkan pendugaan dan pengujian hipotesis

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah diperoleh penulis tentang deadfreight shipment ekspor batubara pada PT. Arutmin maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut.

1. Proses ekspor batubara yang dilaksanakan oleh PT. Arutmin sering mengalami deadreight, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor. Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, merangkum beberapa kegiatan yang menjadi acuan terjadinya *deadfreight* yaitu proses pemuatan batubara dari *jetty* ke tongkang , proses pemuatan batubara dari tongkang ke *mother vessel*, proses penetapan dan penghitungan *cargo on board*
2. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* pada saat proses ekspor batubara yaitu terjadinya pencurian muatan, kondisi armada tongkang yang tidak laik laut, kesalahan dalam pembacaan *draft survey* dikarenakan kondisi ombak yang tidak stabil
3. Upaya yang dilakukan oleh PT. Arutmin untuk menghindari tambahan biaya akibat *deadfreight* (kekurangan muatan) yaitu menyusun anggaran untuk keamanan muatan, mengadakan internal *training draft survey*, membuat modul aplikasi *draft survey*, mengadakan *meeting* secara intensif dengan kontraktor di *jetty*, membuat *checklist* pemeriksaan kelayakan armada sebelum dilakukan pemuatan atau penyandaran di

jetty, pembuatan SOP dan disosialisasikan kepada penyedia armada, mengadakan evaluasi kerja secara rutin

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah diambil diatas, maka penulis dapat memberikan beberapa saran yang dapat digunakan oleh pihak perusahaan maupun pihak instansi-instansi lain yang terkait dalam proses kegiatan ekspor batubara yang dilakukan oleh PT. Arutmin. Adapun saran-saran sebagai berikut:

1. PT. Arutmin hendaknya memperhatikan dan mengawasi selama kegiatan ekspor batubara, mulai dari proses pemuatan dari *jetty* ke tongkang dan menuju *mother vessel*, proses pemuatan dari tongkang ke *mother vessel*, sampai proses penetapan dan penghitungan *cargo on board*.
2. PT. Arutmin sebaiknya mengatasi beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* dalam proses ekspor batubara dengan menyediakan tim keamanan dari TNI atau Polri untuk menghindari pencurian muatan, mengecek kelaik lautan armada dengan membuat *checklist* dan SOP, dan dapat berkoordinasi dengan *master mother vessel* mengenai pembacaan *draft survey*.
3. PT. Arutmin sebaiknya melakukan upaya untuk mengatasi masalah-masalah yang dihadapi dalam meminimalisir terjadinya *deadfreight* yaitu dengan melakukan penyusunan anggaran untuk tim keamanan, membuat *checklist* dan SOP kepada penyedia armada untuk pemeriksaan kelayakan armada, mengadakan *meeting* secara intensif dengan pihak kontraktor

jetty, mengadakan internal training secara teratur per tiga bulan sekali, memuat modul aplikasi *draft survey*, mengadakan evaluasi kerja secara rutin per tiga bulan sekali agar karyawan dapat mengerti kondisi dan perkembangan perusahaan.



DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, R, 2004, *Kimia Lingkungan*, Andi, Yogyakarta
- Anis Fuad, 2014, *Panduan Praktis Penelitian Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Chatterjee, Kaulir Kisor, 2015, *Macro Economics of Mineral and Water Resources: World Coal Institute 2009*, Springer, India
- Indrawan, R. & Yaniawati R.P. 2014. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Bandung: PT Refika Aditama
- Kosasih, Engkos, & Soewedo, Hananto, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Andi, Yogyakarta
- Neolaka, Amos. 2014. *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Purba, Radiks, 2010, *Charter kapal: Chartering of vessels; charter party, time charter, voyage charter, time sheet*, Rosadi, Yogyakarta
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian*, Alfabeta, Bandung
- Sukandarrumidi, 2006, *Batubara Dan Pemanfaatannya: Pengantar Teknologi Batubara Menuju Lingkungan Bersih*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Susilo, Andi, 2013, *Panduan Pintar Ekspor Impor*, Transmedia Pustaka, Jakarta
- Undang-undang No.17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan
- Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Yunarto, Holy Igun, 2006, *Business Concept Implementation Series: In Sales And Distribution Management*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta
- Klaim Muatan Kapal, <http://id.scribd.com/doc/74299052/klaim-muatan-kapal/>, diakses pada 15 April 2017
- Dead Freight, <http://www.logisticglossary.com/term/>, diakses pada 15 April 2017

LAMPIRAN WAWANCARA

Responden I (KEPALA OPERASIONAL)

1. Menurut bapak PT. Arutmin apakah sudah sesuai prosedur untuk melakukan kegiatan pemuatan di Taboneo?

Jawab: Setiap kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan sudah sesuai dengan prosedur yang ada, baik selama di jetty maupun di Taboneo sendiri.

2. Kenapa PT. Arutmin sering mengalami deadfreight saat melakukan kegiatan bongkar muat di Taboneo?

Jawab: Pada dasarnya PT. Arutmin sudah mengirimkan batubara sesuai dengan permintaan kapal, pihak perusahaan juga mengirimkan jumlah tonase lebih dari permintaan namun sering terjadi kekurangan muatan saat bongkar, hal itu menjadi masalah yang sedang kami cari pemecahan masalahnya.

3. Apakah perusahaan ini sering melakukan meeting untuk membahas masalah ini?

Jawab: Pernah, meeting dilakukan tidak hanya membahas masalah deadfreight melainkan keseluruhan kinerja karyawan.

4. Bagaimana perusahaan menanggapi masalah kekurangan muatan (deadfreight)?

Jawab: Pihak operasional dengan pihak lapangan juga sedang membahas masalah deadfreight agar bisa ditangani sehingga tidak menimbulkan biaya tambahan yang dibebankan kepada perusahaan.

Responden II (SHIPPER ONBOARD)

1. Menurut bapak apa yang menyebabkan PT. Arutmin sering mengalami deadfreight?

Jawab: Kekurangan muatan (Deadfreight) yang terjadi memiliki banyak faktor penyebab salah satunya adalah tidak ada pengamanan muatan yang dilakukan selama perjalanan dari jetty menuju Taboneo.

2. Kenapa pengamanan muatan tidak dilakukan oleh perusahaan?

Jawab: Hal ini terjadi karena belum adanya anggaran untuk pengamanan muatan oleh TNI atau Polri, sehingga sering terjadi pencurian muatan oleh masyarakat.

3. Menurut bapak apakah hanya pencurian muatan penyebab terjadi deadfreight?

Jawab: Tidak, ada beberapa faktor lain yaitu kondisi ombak di Taboneo yang kadang besar sehingga membuat pembacaan draft kapal sulit dilakukan.

Responden III (SURVEYOR)

1. Menurut bapak apa kendala yang sering dihadapi saat bertugas di Taboneo?

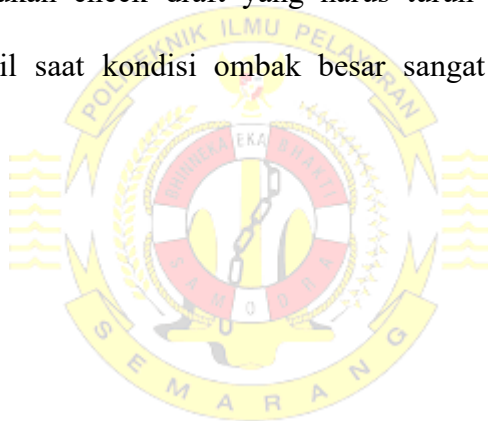
Jawab: Kendala yang sering terjadi adalah kondisi ombak di taboneo yang sering berubah, sehingga sulit untuk membaca draft kapal.


2. Dengan kondisi ombak seperti itu, apa yang ada lakukan?

Jawab: Saya pribadi kembali ke chief officer dari pihak kapal, jika beliau siap untuk melakukan check draft, saya juga akan melakukan semampu saya.

3. Apa resiko dari check draft jika kondisi ombak besar?

Jawab: Resiko pertama adalah hasil muatan tidak bisa sesuai, bisa kurang dan juga bisa lebih, resiko kedua adalah keamanan dari petugas sendiri saat melakukan check draft yang harus turun kapal dan menggunakan perahu kecil saat kondisi ombak besar sangat rawan terjatuh ke laut.



	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM MANUAL – FORM	Doc. No : KSA/HSE/FORM-077
		Issue date : 01 Januari 2015
	BARGE CHECKLIST (After - Before Loading/Unloading)	Revise : -
		Page : 1 of 1

Company Name (Nama Perusahaan)	: PT. Kartika Samudra Adijaya	Lokasi	:
Vessel Name (Nama Kapal)	: TB. KSA	Date / Tanggal	:
		Jam	: BL :
			: AL :

Checklist Kondisi Keamanan dan Kelengkapan Material	Sebelum Bongkar Muatan	Setelah Bongkar Muatan	Keterangan Lain
---	------------------------	------------------------	-----------------

Lambung Kanan (HULL STBD)		Baik	Rusak	Baik	Rusak	
1	Pelat Lambung Kanan					
2	Dinding Side Board Kanan/side Board Wall STBD					
3	Pintu Side Board Kanan No.1,2					
4	Tiang Stanchion Side Board Kanan/Stanchion STBD					
5	Bolder Bagian Lambung Kanan					
6	Pelat Lantai Main Deck Kanan					

Lambung Kiri (HULL PS)		Baik	Rusak	Baik	Rusak	
1	Pelat Lambung Kiri					
2	Dinding Side Board Kiri					
3	Pintu Side Board Kiri					
4	Tiang Stanchion Side Board Kiri					
5	Bolder Bagian Lambung Kiri					
6	Pelat Lantai Main Deck Kiri					

HALUAN		Baik	Rusak	Baik	Rusak	
1	Pelat Haluan Tongkang					
2	Dinding Side Board Haluan					
3	Tiang Stanchion Side Board Haluan					
4	Bolder Haluan					
5	Bulkwark Haluan					
6	Pelat Lantai Main Deck Haluan					

BURITAN		Baik	Rusak	Baik	Rusak	
1	Pelat Buritan Tongkang					
2	Dinding Side Board Buritan					
3	Tiang Stanchion Side Board Buritan					
4	Bolder Buritan					
5	Pelat Lantai Main Deck Buritan					

Check by :
(Diperiksa oleh)

Ackowlage :
(Diketahui oleh)

Ackowlage :
(Diketahui oleh)

Ackowlage :
(Diketahui oleh)

.....
Master / Chief Officer

.....
HSE Site

.....
Port Engineer

.....
Shipper

M/V : DHARMA LAUTAN INTAN
FLAG: INDONESIA
PORT: TABONEO, INDONESIA
DATE: 11 SEPT 2018

DECLARATION OF DEAD FREIGHT

To: Shippers
To: Norvic Shipping International Ltd
To: Pt. Indo Dharma Transport (Benjarmasin)
To: All Whom It May Concern
Cc: Seastar /Ops

Dear Sirs,

M/V DHARMA LAUTAN INTAN under my command, completed loading bulk at 08:30 hrs LT on 11th Sept 2018 at the port of Taboneo.

As instructed, we requested a load of 54,000 metric tons of bulk Coal at this port, but the Shippers cannot provide sufficient cargo due to no cargo available.

Shippers only loaded 53,355 metric tons of bulk Coal.

Therefore, the Charterers/Shippers are responsible for Dead Freight.

Dead Freight cargo quantity claimed 645 mt



Capt. Oldy Mambu
MASTER m/v Dharma Lautan Intan

Confirmed By:

CHARTERER'S REPRESENTATIVE: _____

SHIPPER'S REPRESENTATIVE: _____

Witness: _____

LINE UP KAPAL DEADFREIGHT BULAN AGUSTUS 2018

No.	Vessel	Arrival	Complete	Agent	Stowage plan	Total cargo load	Deadfreight	Remark
1	MV. MANDARIN CHINA	15-08-18	18-08-18	PT. INDO DHARMA TRANSPORT	38,500 MT	37,850 MT	650 MT	- Pencurian muatan
2	MV. MEHMET AKSOY	18-08-18	27-08-18	PT. ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	77,000 MT	76,645 MT	355 MT	- Pencurian muatan
3	MV. BLUE DIAMOND	19-08-18	25-08-18	PT. TRI ELANG JAYA MARITIM	51,250 MT	50,750 MT	300 MT	- Pencurian muatan
4	MV. EVER ALLIANCE	19-08-18	25-08-18	PT. INDO DHARMA TRANSPORT	56,870 MT	65,420 MT	450 MT	- Kondisi armada tidak laik laut
5	MV. BUTINAH	28-08-18	01-09-18	PT. ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	48,860 MT	48,280 MT	580 MT	- Kesalahan membaca draft karena kondisi cuaca dan ombak tidak stabil
6	MV. OCEAN DESTINY	16-08-18	20-08-18	PT. INDO DHARMA TRANSPORT	53,020 MT	52,720 MT	300 MT	- Kondisi armada tidak laik laut
7	MV. HE DA	29-08-18	06-08-18	PT. INDO DHARMA TRANSPORT	61,000 MT	60,725	275 MT	- Pencurian muatan

Berdasarkan table *Line Up Kapal Deadfreight* Bulan Agustus 2018 diatas, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) kapal yang mengalami *deadfreight* karena faktor pencurian muatan, 2 (dua) kapal yang mengalami *deadfreight* karena kondisi armada tongkang yang tidak laik laut, dan 1 (satu) kapal yang mengalami *deadfreight* dikarenakan kesalahan membaca *draft* karena kondisi ombak dan cuaca yang tidak stabil. Jadi dapat disimpulkan bahwa faktor utama yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* adalah pencurian muatan.

Loading Port	Name of Tugboat	Name of Barge	Arrival	Alongside/Initial Survey
TABONEO	KSA 88	RMN 2713		
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	22-Apr-19 14.00	22-Apr-19 23.30
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	27-Apr-19 11.30	27-Apr-19 12.05
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	01-Mei-19 08.20	01-Mei-19 08.20
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	3-Mei-19 13.00	3-Mei-19 20.00
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	6-Mei-19 12.00	7-Mei-19 11.05
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	10-Mei-19 14.30	11-Mei-19 10.15
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	14-Mei-19 17.40	14-Mei-19 23.55
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	19-Mei-19 11.00	20-Mei-19 01.00
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	24-Mei-19 17.30	25-Mei-19 03.50
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	29-Mei-19 10.00	30-Mei-19 06.25
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	3-Jun-19 18.00	8-Jun-19 16.05
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	12-Jun-19 16.30	13-Jun-19 11.40
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	17-Jun-19 08.15	18-Jun-19 00.10
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	25-Jun-19 06.00	27-Jun-19 05.00
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	28/06/19 08.00	29/06/19 16.45
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	07/07/19 14.30	08/07/19 01.15
TABONEO	KSA 88	RMN 2713		
TABONEO	KSA 88	RMN 2713	18/07/19 11.40	18/07/19 21.25



Comm. Loading	Compl. Loading	Cast Off/Final Survey	Cargo Load	Return Cargo	Total Cargo
23-Apr-19 08.45	23-Apr-19 13.25	23-Apr-19 13.40	5505.123		
27-Apr-19 13.00	27-Apr-19 16.40	27-Apr-19 16.50	5405.815		
01-Mei-19 08.25	01-Mei-19 13.35	01-Mei-19 13.50	5467.937		
3-Mei-19 20.05	3-Mei-19 21.40	3-Mei-19 21.50	5551.792		
7-Mei-19 11.10	7-Mei-19 15.50	7-Mei-19 16.00	5532.543		
11-Mei-19 10.25	11-Mei-19 15.15	11-Mei-19 15.30	5522.268		
15-Mei-19 00.50	15-Mei-19 05.15	15-Mei-19 05.20	5503.522		
20-Mei-19 01.00	20-Mei-19 04.40	20-Mei-19 04.50	5558.447		
25-Mei-19 04.10	25-Mei-19 11.45	25-Mei-19 12.00	5503.998		
30-Mei-19 08.30	30-Mei-19 11.50	20-Mei-19 12.00	5509.054		
8-Jun-19 16.10	8-Jun-19 22.10	8-Jun-19 22.20	5578.031		
13-Jun-19 13.10	13-Jun-19 21.20	13-Jun-19 21.35	5506.326		
18-Jun-19 01.00	18-Jun-19 04.55	18-Jun-19 05.05	5585.725		
27-Jun-19 05.00	27-Jun-19 07.50	27-Jun-19 08.10	5.588.936		
29/06/19 19.00	29/06/19 22.45	29/06/19 23.00	5.511.079		
08/07/19 01.20	08/07/19 05.10	08/07/19 05.50	5.507.461		
			5.589.993		
19/07/19 01.30	19/07/19 05.15	19/07/9 05.15	5.517.526		



MULAI	LEPAS	MUARA PANTAI	DROP	HEAVE UP	Alongside/Initial Survey2
		18-Apr-19 21.15	18-Apr-19 22.00	21-Apr-19 01.20	21-Apr-19 04.00
		25-Apr-19 11.30	25-Apr-19 12.00	26-Apr-19 04.00	26-Apr-19 08.15
		29-Apr-19 09.00	29-Apr-19 09.30	29-Apr-19 11.40	29-Apr-19 13.40
		2-Mei-19 19.30			2-Mei-19 22.15
		4-Mei-19 21.30	4-Mei-19 22.00	5-Mei-19 08.45	5-Mei-19 10.20
		9-Mei-19 11.30	9-Mei-19 12.00	9-Mei-19 14.20	9-Mei-19 16.50
		13-Mei-19 14.30			13-Mei-19 16.50
		17-Mei-19 19.00			17-Mei-19 23.20
		21-Mei-19 11.00	21-Mei-19 11.40	22-Mei-19 22.00	23-Mei-19 00.50
		27-Mei-19 06.00	27-Mei-19 06.40	28-Mei-19 01.00	28-Mei-19 02.40
		31-Mei-19 18.30	31-Mei-19 19.00	1-Jun-19 23.45	2-Jun-19 01.50
		10-Jun-19 15.00	10-Jun-19 15.40	10-Jun-19 21.00	10-Jun-19 23.00
		15-Jun-19 189.30	15-Jun-19 20.00	16-Jun-19 01.00	16-Jun-19 03.20
		19-Jun-19 21.30	19-Jun-19 22.00	20-Jun-19 09.30	20-Jun-19 11.20
		01/07/19 22.15			05/07/19 03.40
		10/07/19 14.00			13/07/19 21.20
		15/07/19 20.45			17/07/19 00.15



Comm. Discharge	Compl. Disc	Cast Off	Vessel
21-Apr-19 04.00	21-Apr-19 06.30	21-Apr-19 06.50	MV CEMTEX
26-Apr-19 08.15	26-Apr-19 10.30	26-Apr-19 10.40	
29-Apr-19 13.40	29-Apr-19 22.00	29-Apr-19 22.30	MV AFRICAN QUEEN
2-Mei-19 22.15	3-Mei-19 00.40	3-Mei-19 01.00	MV NENG YUAN
5-Mei-19 10.20	5-Mei-19 12.50	5-Mei-19 13.10	MV MALAKAND
9-Mei-19 16.50	9-Mei-19 20.40	9-Mei-19 21.00	MV PASIFIC ENERGI
13-Mei-19 16.50	13-Mei-19 20.45	13-Mei-19 21.05	MV TAI POWER
17-Mei-19 23.30	18-Mei-19 06.00	18-Mei-19 07.20	MV TAI POWER
23-Mei-19 01.00	23-Mei-19 07.10	23-Mei-19 07.40	MV MIAO XIANG
28-Mei-19 02.40	28-Mei-19 06.20	28-Mei-19 06.40	MV TW JIANGSU
2-Jun-19 01.50	2-Jun-19 06.35	2-Jun-19 06.55	MV NING BO
10-Jun-19 23.00	11-Jun-19 14.30	11-Jun-19 15.00	MV SAMI
16-Jun-19 03.20	16-Jun-19 06.00	16-Jun-19 06.20	MV HUAYANG D
20-Jun-19 11.20	20-Jun-19 14.20	20-Jun-19 14.40	MV YUE DIAN 8
05/07/19 03.40	05/07/19 06.30	05/07/19 06.50	MV AURORA CONFIDENCE
13/07/19 21.25	14/07/19 02.20	14/07/19 02.35	MV ANDHIKA KASNIHKA
17/07/19 00.15	17/07/19 04.00	17/07/19 04.15	MV ANDHIKA KANISHKA



Vessel	Loading Port	Arrival	Commence	Completed	Cargo Load
MV CEMTEX	TABONEO	27-Apr-19 10.30			
MV DHARMA LAUTAN INTAN	TABONEO	22-Apr-17 14.00			
MV AFRICAN QUEEN	TABONEO	27-Apr-19 11.30			
MV NENG YUAN	TABONEO	01-Mei-19 08.20			
MV MALAKAND	ASAM-ASAM	3-Mei-19 13.00			
MV PASIFIC ENERGI	TABONEO	6-Mei-19 12.00			
MV TAI POWER	TABONEO	10-Mei-19 14.30			
MV TAI POWER	ASAM-ASAM	14-Mei-19 17.40			
MV MIAO XIANG	ASAM-ASAM	19-Mei-19 11.00			
MV TW JIANGSU	TABONEO	24-Mei-19 17.30			
MV NING BO	TABONEO	29-Mei-19 10.00			
MV SAMI	TABONEO	3-Jun-19 18.00			
MV HUAYANG D	TABONEO	12-Jun-19 16.30			
MV YUE DIAN 8	ASAM-ASAM	17-Jun-19 08.15			
MV LAMPARD	TABONEO	25-Jun-19 06.00			
MV AURORA CONFIDENCE	ASAM-ASAM	28/06/19 08.00			
MV ANDHIKA KASNIHKA	TABONEO	07/07/19 14.30			
MV ANDHIKA KANISHKA	TABONEO	18/07/19 11.40			



Deadfreight





Shipper

PT ARUTMIN INDONESIA
GEDUNG BAKRIE TOWER LANTAI 14
RASUNA EPISENTRUM
JL. H.R. RASUNA SAID
JAKARTA12960

Consignee

PLTU NAGAN RAYA

Date : SEPTEMBER 11, 2018

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under – mentioned goods
In apparent good order
and conditions.
weight, measure, quality, content
and value unknown

Notify Party

PLTU NAGAN RAYA

Name of Vessel
MV. DHARMA LAUTAN INTAN

Port of Loading
Taboneo Anchorage

Port of Discharge
PLTU NAGAN RAYA

Shipper Description Of Goods

Gross Weight

"Batubara LRC"

53,355 MT

"Freight Payable As Per Charter Party"

"Clean on Board"

MASTER

S/O Number

AINR180903

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : PT. INDO DHARMA TRANSPORT (IDT) SHIPPING AGENCIES

Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatinegara - Jakarta Timur 13330 - Indonesia

Phone : +62.21.8591 4356 Fax : +62.21.8591 4360

Email : idt-agency@idt-shipping.co.id



Shipper :

PT ARUTMIN INDONESIA
GEDUNG BAKRIE TOWER LANTAI 14
RASUNA EPISENTRUM
JL. H.R. RASUNA SAID
JAKARTA 12960

Consignee :

PLTU NAGAN RAYA

Notify Party :

PLTU NAGAN RAYA

Date : SEPTEMBER 11, 2018

**SHIPPING ORDER
TO THE COMMANDING OFFICER**
Please receive on board the vessel the

under-mentioned goods in good order and
condition and grant the receipt

Name of Vessel MV. DHARMA LAUTAN INTAN	Port of Loading Taboneo Anchorage	
Port of Discharge PLTU NAGAN RAYA	For Transhipment to	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description Of Goods "Batubara LRC"		Gross Weight 53,355 MT
"Freight Payable As Per Charter Party"		
"Clean on Board"		

S/O Number

AINR180903

As agent

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : PT. INDO DHARMA TRANSPORT (IDT) SHIPPING AGENCIES

Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatinegara - Jakarta Timur 13330 - Indonesia

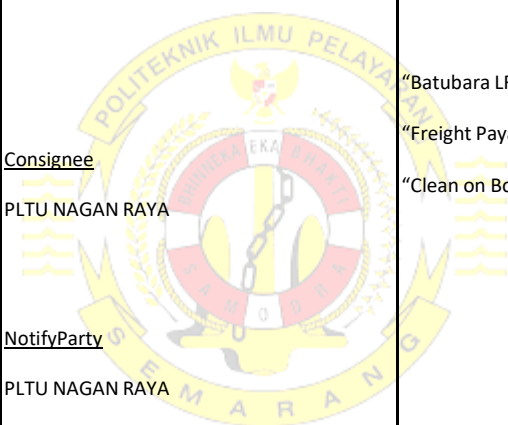
Phone : +62.21.8591 4356 Fax : +62.21.8591 4360

Email : idt-agency@idt-shipping.co.id



PORT OF LOADING : Taboneo Anchorage
 VESSEL NAME : MV.DHARMALAUTANINTAN
 FLAG : INDONESIA
 GRT/DWT : 30,684/55,745

PORT OF DISCHARGE : PLTUNAGANRAYA
 CAPTAIN NAME : CAPT.OLDY MAMBU
 VOY NO : VOY/005L/2018
 SAILING DATE : SEPTEMBER 11, 2018

B/L NO.	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEAS
AINR180903	PT ARUTMIN INDONESIA GEDUNG BAKRIE TOWER LANTAI 14 RASUNA EPISENTRUM JL. H.R. RASUNA SAID JAKARTA 12960	<div>  <p><u>Consignee</u> PLTU NAGAN RAYA</p> <p><u>Notify Party</u> PLTU NAGAN RAYA</p> </div>	<p>"Batubara LRC"</p> <p>"Freight Payable As Per Charter Party"</p> <p>"Clean on Board"</p>	<p>Gross Weight</p> <p>53,355 MT</p>

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatinegara - Jakarta Timur
 Jakarta 13330 – Indonesia
 Phone : +62.21.8591 4356 Fax : +62.21.8591 4360
 Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

BANJARMASIN
 PT. INDO DHARMA TRANSPORT

AS AGENT

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994

TH CHARTER PARTIES
BILL OF LADING

Shipper

TO BE USED
WI

PT ARUTMIN INDONESIA
 GEDUNG BAKRIE TOWER LANTAI 14
 RASUNA EPISENTRUM
 JL. H.R. RASUNA SAID
 JAKARTA 12960

Consignee

PLTU NAGAN RAYA

Notify Party

PLTU NAGAN RAYA

MV. DHARMA LAUTAN INTAN
 Name of Vessel

Taboneo Anchorage
 Port of Loading

Port of Discharge

PLTU NAGAN RAYA

Shipper's description of goods

Gross weight

"Batubara LRC"

XX,XXX MT

"Freight Payable As Per Charter Party"

"Clean on Board"

(of which
 being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per

CHARTER PARTY dated

FREIGHT ADVANCE

received account of freight :

.....

Time used for loading Days Hours

SHIPPED at the Port Loading in apparent good order and condition
 or so near there to as she may safely get the goods specified above
 on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown
 the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and dated
 IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed

any one of which being accomplished the others shall be void.
 FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue

TABONEO ANCHORAGE

SEPTEMBER XX, 2018

Number of original Bs/L

Signature

3 (THREE)

FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER
 MV. DHARMA LAUTAN INTAN
 CAPT. XXXXXX

Printed and sold

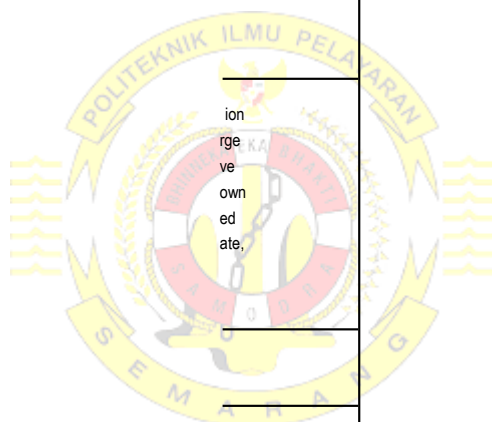
By Wyt& Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627)

by the authority of The Baltic and International Maritime

Council (BIMCO), Copenhagen

PT.INDODHARMATRANSPORT
 AS AGENT ONLY

L. NO.
180903



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : I Made Yogi Agastya
2. NIT : 52155861 K
3. Tempat /Tgl Lahir : Denpasar / 18 Agustus 1996
4. Agama : Hindu
5. Alamat : Lingkungan Basang Tamiang Kapal, Kec.

Mengwi, Kab. Badung

6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Ir. I Gede Sukarja
 - b. Ibu : Ni Made Ratnawati

7. Riwayat Pendidikan

- | | |
|--------------------------------------|---------------|
| - SD Negeri 4 Kapal | 2002-2009 |
| - SMP Negeri 7 Denpasar | 2009-2012 |
| - SMA Negeri 2 Denpasar | 2012-2015 |
| - Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang | 2015-Sekarang |

8. Pengalaman Prada :

PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin